France
ILLUSTRATION
Illinois U Library
N° 162 20 NOVEMBRE 1948 100 FRANCS

Phot. *France-Illustration* (H. Parnotte).

LE TRENTIÈME ANNIVERSAIRE DE L'ARMISTICE

Après avoir montré, à Rethondes, l'erreur impardonnable que constituerait la remise à l'Allemagne de l'arsenal restauré de la Ruhr, M. Vincent Auriol s'est rendu au camp de Royallieu, près de Compiègne, où il a déposé une gerbe en hommage aux Français qui séjournèrent dans cette « gare de triage » de la déportation.

TÉLÉPHONES
Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction TRUdaine 78-47

France
ILLUSTRATION
REVUE HEBDOMADAIRE - 13, rue Saint-Georges, Paris-9e

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
ÉDIFRANCILUS
Chèques postaux : PARIS 4670-19

TARIF DES 4 CATÉGORIES D'ABONNEMENT

L'abonnement n° 1 donne droit aux 49 numéros d'actualités.

L'abonnement n° 2 est formé des 49 numéros d'actualités et des 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

L'abonnement n° 3 se compose des 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux.

L'abonnement n° 4 comprend les 52 numéros annuels dont les 3 numéros spéciaux et les 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

FRANCE ET UNION FRANÇAISE :

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an . . .	3.900	4.900	5.100	6.100
6 mois . . .	1.950	2.450	2.550	3.050

ÉTRANGER :

		ABONNEMENT N° 1		ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
U. S. A.	Un an....	18.60	dollars	23.70	24,10	29 20
	6 mois...	9,30		11,85	12,05	14,60
SUISSE.	Un an....	75 10	francs suisses	95,80	97.30	118 04
	6 mois...	37 55		47.90	48 65	59,02
PORTUGAL.	Un an....	463,50	escudos	591,60	601	728,90
	6 mois...	231 75		295 80	300 50	364,45

AUTRES PAYS :

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an....	4.900	6.250	6.350	7.700
6 mois...	2.450	3.125	3.175	3.850

Pour tous autres pays, les abonnements sont payables soit en dollars, escudos, francs suisses, soit en monnaie du pays, soit en francs français.

FRANCE-ILLUSTRATION LITTÉRAIRE ET THÉATRALE
(réservée exclusivement à nos abonnés) paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.

France et Union française. Un an **1.000 fr.**
Étranger. . . . . Un an **1.360 fr.**

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les abonnements seront servis dans les limites de la disponibilité du tirage.

Les demandes de changement d'adresse doivent être accompagnées de la dernière bande et de 20 fr. en timbres-poste.

Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une reclamation.

TABLE DES MATIÈRES. Chaque semestre : **14 fr.** — Frais d'envoi : **3 fr. 50** par fascicule.

LA SEMAINE CAMIQUE, par CAMI.

LEÇON D'HISTOIRE
— Dites-moi, élève Pénible, à qui donc avait-on donné le surnom de « Madame Veto » ?
— Heu... heu... ben... à la Russie..., m'sieur.

LES MÉTIERS PERDUS
— Alors, t'as plus d'espoir de retrouver bientôt du travail ? Quel était ton métier, avant la guerre ?
— Batteur d'or.

SPIRITISME PRATIQUE
LE MÉDIUM. — Je vais matérialiser l'esprit de saint Antoine.
LE CHARCUTIER SPIRITE. — Matérialiser son cochon. On pourrait faire une « combine » d'abattage clandestin.

ÉVADONS-NOUS
— Au fond, comme dérivatif aux soucis de l'heure, il n'y a rien de tel que le théâtre.
— Oui, ça vous enlève les idées noires.

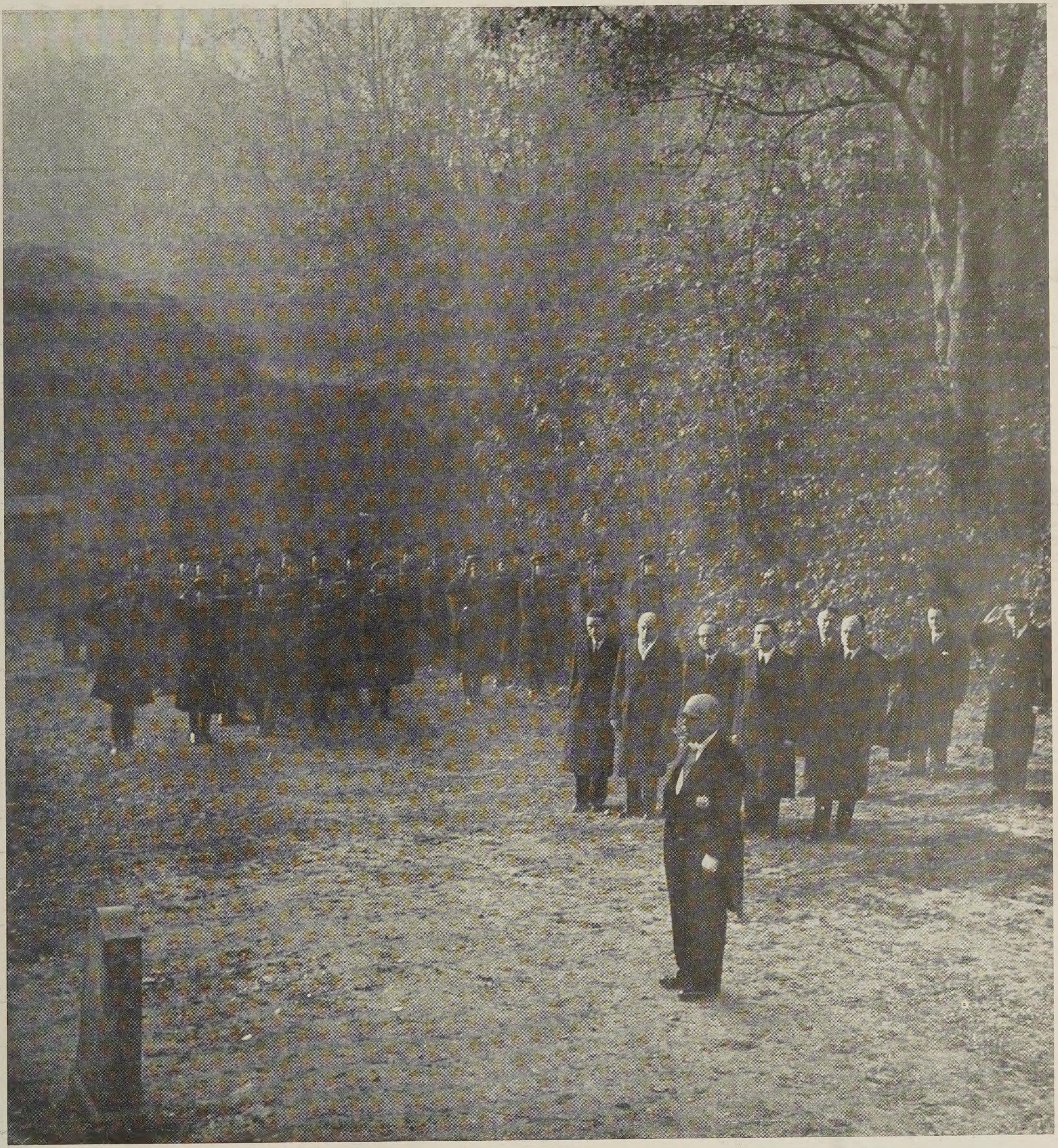
SURPRISES DE LA TÉLÉVISION
VOIX DU SPEAKER. — Mes chers auditeurs, voici le plus grand géant du monde.
LE CHER AUDITEUR. — Tiens ! Je le prenais pour le Petit Poucet !

QUATRIÈME ANNÉE NUMÉRO 162 20 NOVEMBRE 1948

France
ILLUSTRATION

GEORGES OUDARD
FONDATEUR

G. CAHEN-SALVADOR
DIRECTEUR GÉNÉRAL



LA FRANCE REND HOMMAGE AUX PATRIOTES MORTS POUR SA LIBÉRATION

En fin de matinée, le 11 novembre, M. Vincent Auriol est arrivé au mont Valérien par l'allée que parcoururent les milliers de résistants conduits au supplice par les Allemands. Le Président s'est ensuite incliné devant le mur des fusillés avant d'aller se recueillir dans la crypte où reposent les quinze patriotes tombés sous les balles ennemies pour la libération de la France. Phot. *France-Illustration* (M. Jarnoux).

INSTANTANÉS de la SEMAINE MONDIALE

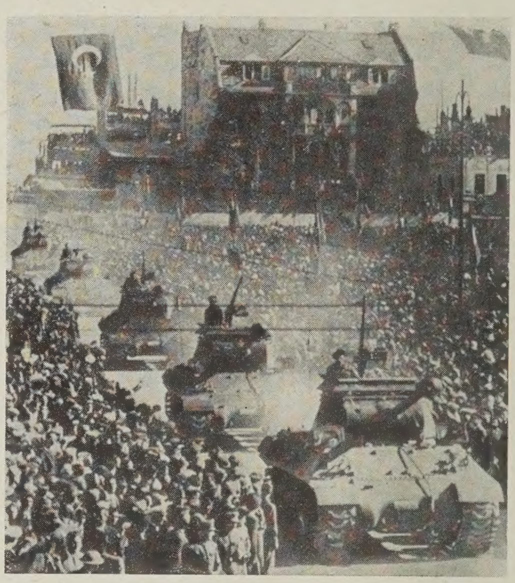
LA FLAMME DU SOUVENIR des anciens combattants d'Indochine, allumée à Paris en septembre 1947 et transportée à Saïgon, est revenue en France, où elle a été remise à M. Antoine Gache, leur président.

A LONDRES, la princesse Margaret, remplaçant pour la première fois la reine Elizabeth, souffrante, dépose une croix piquée d'un coquelicot à Westminster au champ du souvenir des morts de la guerre mondiale.

A L'O. N. U., MM. Leif Egelan (Afrique du Sud), Tsaldaris (Grèce), H. Raynor et Foster Dulles (Etats-Unis) s'entretiennent de la résolution du Comité politique contre l'aide des Etats slaves aux rebelles grecs.

LE PRIX TERRE-NEUVE, pour la meilleure préparation culinaire à base de morue, est décerné devant M. Colin, ministre de la Marine marchande, qui admire une pièce montée du chef Jossereau.

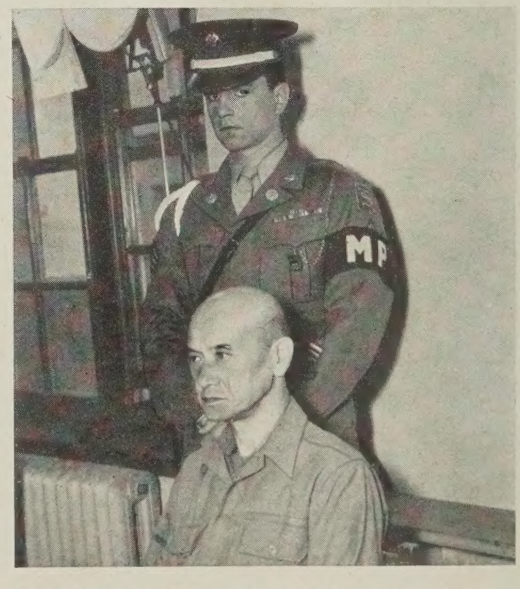
DANS L'INDE, le ministre de l'Agriculture, montant un éléphant, assiste aux premiers travaux de défrichement entrepris dans une vaste région autour de Ganga Khadir avec un matériel agricole moderne.



ISTAMBOUL a célébré le vingt-cinquième anniversaire de la République fondée par Kemal Ataturk. Des tanks américains, cédés en vertu du programme d'aide militaire, ont défilé devant une foule immense.

A SAN REMO, un traité d'amitié et de commerce a été conclu entre M. Tsaldaris (Grèce) et le comte Sforza (Italie), que l'on voit signant cet accord rétablissant des relations normales entre les deux pays.

AU PARAGUAY, après l'échec du pronunciamiento d'octobre, les troupes rebelles, s'étant rendues aux forces gouvernementales, déposent armes et munitions dans la cour du Collège militaire d'Ascension.



A TOKIO, le général Hiroshi Tamura plaide « non coupable » devant le Tribunal des crimes de guerre. Il est accusé d'avoir permis, durant son commandement, le massacre de milliers de prisonniers alliés.

LA LEÇON D'UN ANNIVERSAIRE

par ALBERT MOUSSET

ONZE novembre 1918.

La paix rendue au monde, l'Alsace rendue à la France.

Une France meurtrie mais glorieuse.

Les Champs-Elysées, l'Arc de Triomphe. Une foule en délire acclamant les vainqueurs. Des armes qui étincèlent dans une lumière cendrée d'automne, des uniformes, des chants, des fanfares.

C'était il y a trente ans. Les hommes croyaient que la guerre avait vaincu la guerre. La Société des Nations était à pied d'œuvre. L'élaboration des traités se poursuivait activement. La paix, avait dit Poincaré, sera une « création continue ».

Malheureusement, cette paix était plus solidement installée dans les mots que dans les faits. On ne tarda pas à s'en apercevoir. Les Etats-Unis se détournèrent de l'Europe, qui, d'alliée, était devenue débitrice. La France et l'Angleterre suivaient des lignes politiques divergentes. Sous une démocratisation de façade, l'Allemagne préparait sa revanche.

Et à partir de 1935 le monde entra dans l'ombre d'une nouvelle fatalité. La paix de 1918 n'avait été qu'une trêve. Cette trêve se referma sur une guerre qui devait coûter deux fois plus de vies humaines, couvrir l'Europe de ruines et donner lieu à un déchaînement d'atrocités sans précédent.

Quelle leçon les hommes sur lesquels repose l'avenir du monde habitable ont-ils tirée de cette expérience de trente ans ?

DU LUXEMBOURG A CHAILLOT

La paix, le relèvement de peuples écrasés par soixante-huit mois de guerre embrasant les continents les uns après les autres furent confiés, d'une part, à l'entente des vainqueurs et, de l'autre, à une nouvelle organisation sociétaire des Nations chargée d'élaborer le statut du monde futur.

Mais, si précaires qu'eussent été les traités de 1919-1920, leurs auteurs avaient du moins réussi à s'entendre sur leur rédaction et leur application. Ç'avait été une discussion entre vainqueurs et vaincus. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les vaincus attendent que les vainqueurs tombent d'accord sur leur sort. Et cette attente se prolonge depuis trois ans et demi.

Faute de pouvoir réaliser l'unanimité sur la solution des problèmes-clés — l'Allemagne, l'Autriche, le Japon — les Alliés ont réglé, à la Conférence du Luxembourg, le cas des Etats secondaires. Mais le temps ainsi gagné ne leur profita guère, car les mois qui suivirent virent s'aggraver dangereusement l'opposition entre l'Est et l'Ouest.

Et, comme le statut des Nations Unies avait accordé un droit de veto aux grandes puissances, la même rivalité qui paralysait les conférences entre Alliés se retrouvait à l'échelon sociétaire.

Si bien que, de crise en crise, le monde se demande aujourd'hui avec terreur s'il n'est pas à la veille d'une troisième guerre qui, cette fois, avec la libération de l'énergie nucléaire (*) et le développement des armes aériennes, dévasterait toute la planète et ruinerait définitivement deux millénaires de civilisation.

Où en sommes-nous au moment où s'achève cette année 1948 dont on avait espéré qu'elle mettrait fin à l'anarchie internationale ?

LES PROBLÈMES EN SUSPENS : BERLIN

L'antagonisme des Grands en face du problème allemand s'est cristallisé dans l'affaire de Berlin. Les Occidentaux se refusent énergiquement à évacuer l'ex-capitale du Reich et maintiennent à grands frais le ravitaillement de leur zone d'occupation par la voie aérienne. Les Russes nient l'existence d'un « blocus », mais reconnaissent qu'ils ont adopté des « précautions » pour sauver la valeur du mark soviétique. En désespoir de cause, l'affaire est venue devant le Conseil de sécurité de l'O. N. U. Le Kremlin assure qu'il était arrivé, avec la sous-commission des neutres, à un accord que l'intransigeance des Anglais et des Américains aurait fait échouer. Ces derniers nient qu'un pareil accord ait jamais existé. Et le veto soviétique bloque toute décision. Si les neutres ne trouvent pas une formule transactionnelle, il ne restera plus qu'à porter l'affaire devant l'Assemblée générale. Mais le vote de celle-ci ne saurait avoir qu'une portée morale.

Si une perspective de solution s'ouvre aujourd'hui, ce n'est pas au palais de Chaillot, mais à Washington, où il est infiniment probable que le président Truman, réaffirmé dans ses fonctions par la volonté populaire et libéré de tout souci électoral, va faire au Kremlin de nouvelles propositions.

LA PALESTINE

Ici, l'O. N. U. a pris des décisions. Mais il se trouve dans l'impossibilité matérielle de les faire respecter. L'Etat juif a été reconnu, de droit ou de fait, par un certain nombre de Nations Unies. Le Conseil de sécurité devait se prononcer sur le plan Bernadotte, qui comporte un règlement définitif de la question palestinienne sur la base d'un tracé des frontières entre l'Etat arabe et l'Etat juif. Selon ce plan, la région du Negev devait être attribuée aux Arabes. Or, ceux-ci s'y opposent, parce qu'il implique la reconnaissance de l'Etat israélien ; et les Juifs le combattent, parce qu'il les prive d'un territoire dont la colonisation assurerait l'habitat et l'emploi de leurs excédents d'immigration. Le succès des armes favorise en ce moment leurs prétentions, puisqu'ils ont refoulé les Egyptiens du Negev et les Arabes libanais de Galilée. D'où la plainte en violation de trêve dont les Arabes ont saisi le Conseil. Et la situation se complique du fait que l'unité du monde arabe traverse une crise, le roi Abdallah de Transjordanie manifestant aujourd'hui l'intention de négocier directement avec Tel Aviv, à l'encontre des décisions de la Ligue.

LA GRÈCE

Les positions dans cette affaire sont plus nettes. La Commission d'enquête pour les Balkans a conclu en termes formels à la complicité active de la Bulgarie, de la Yougoslavie et de l'Albanie dans la guerre civile que le général Markos et ses rebelles entretiennent sur le sol hellénique.

La Grèce demande en conséquence à l'Assemblée et à sa commission politique de sanctionner ces conclusions en condamnant les agresseurs et en adoptant des mesures concrètes pour mettre fin à leurs agissements.

Mais un débat d'une violence insolite s'est institué autour du rapport de la Commission, que M. Vychinski est allé jusqu'à qualifier de « boîte à ordures ». Le délégué yougoslave, M. Bebler, a prononcé un interminable réquisitoire contre le gouvernement d'Athènes et demandé à l'Assemblée de condamner le travail de sa commission balkanique. Cette condamnation a été refusée par 49 voix contre 6, vote que le fougueux délégué yougoslave a qualifié de « honte pour les Nations Unies ».

Il paraît certain qu'en dépit des manœuvres d'obstruction le rapport de la commission sera adopté. Mais il est à craindre que cette sanction ne demeure purement théorique, les Etats qu'elle vise étant bien décidés à passer outre.

Une fois de plus éclate le vice de structure actuel de l'O. N. U., qui ne dispose d'aucune force pour assurer l'efficacité matérielle de ses décisions.

LA CHINE

Comme le problème de l'Allemagne et de la Grèce, celui de la Chine ne se pose pas seulement en lui-même, mais en fonction de l'antagonisme des grandes puissances dont ces pays sont le théâtre. Les Alliés qui étaient appelés à en donner la solution sont devenus, au contraire, les artisans de son aggravation.

Le traité du 14 août 1945, entre l'Union soviétique et la Chine, a maintenu la Mandchourie sous l'autorité du gouvernement de Nankin et la Mongolie extérieure dans le cadre des républiques soviétiques. Mais, depuis ce temps, Moscou a développé son influence dans la Mongolie intérieure et le Turkestan chinois (Sin-Kiang), tandis que les troupes communistes conquéraient la Mandchourie.

Or, depuis que la dictature du parti unique, le Kuomintang, a fait place à un gouvernement constitutionnel, la Chine poursuit une expérience de « démocratisation » qui se heurte à de sérieux obstacles. Le cabinet constitué au mois d'août dernier sous la présidence de Tchiang Kai Chek et la direction d'un professeur de géologie, Wong Wen Hao, étranger aux partis mais de tendances libérales, s'est efforcé de faire aboutir la réforme agraire et de maintenir la valeur de la monnaie. Il a été âprement combattu par l'aile gauche du Kuomintang, et la personnalité de Tchiang Kai Chek est l'objet de vives attaques.

Aussi la défaite des armées gouvernementales a-t-elle produit à Nankin des remous inquiétants. Le président du Conseil et le ministre des Finances ont présenté leur démission. Et l'on se demande si l'unité de la Chine n'est pas menacée de sombrer définitivement sous la poussée victorieuse des armées communistes.

Toutefois, les opérations militaires ont en Chine une fluidité qu'on ne leur connaît point en Europe, et il se peut que Tchiang Kai Chek réussisse à redresser dans une certaine mesure la situation. Il est en tout cas résolu à y faire face.

Mais la question est alors de savoir dans quelle mesure il peut compter sur l'aide américaine. Les milieux officiels sont à Washington assez partagés. Les uns estiment que l'argent et les munitions envoyés à Nankin sont destinés à tomber, par une voie ou par une autre, entre les mains des communistes. Les autres préconisent un effort gigantesque pour arracher la Chine à l'emprise marxiste. Le président Truman devra, en tout état de cause, reconsidérer la question : sa décision en cette affaire est peut-être la plus urgente de celles qui s'imposent à sa nouvelle magistrature.

LE PACTE ATLANTIQUE

Tandis que l'Orient chancelle, l'Occident s'organise sur un plan de solidarité défensive. En janvier prochain se tiendra à Washington une conférence des Sept (les cinq signataires du pacte de Bruxelles, les Etats-Unis et le Canada) pour mettre au point un accord que l'on voudrait, au Département d'Etat, voir s'inspirer de la charte de Rio, souscrite par vingt et un pays de l'hémisphère occidental.

La France a rédigé un projet qui serre de plus près les réalités et se situerait à mi-chemin entre le pacte de Bruxelles, qui prévoit l'assistance automatique, et celui de Rio, qui stipule des consultations préalables. Le nombre des participants au nouveau système défensif soulève, en effet, des problèmes fort complexes, et il paraît difficile de leur imposer les mêmes engagements, vu la diversité de leurs moyens et de leurs intérêts.

Le pacte n'en est pas moins l'ébauche d'une solidarité défensive entre peuples qui ont la même conception de la liberté et entre lesquels la mer crée un lien à la fois physique et spirituel.

(*) Voir dans ce numéro, pages 449 à 452, les effets d'une bombe atomique éclatant à quelques dizaines de mètres sous le niveau de la mer.

11 NOVEMBRE 1918

Il y a trente ans, le 11 novembre 1918, les armées alliées, personnifiées par leur commandant en chef, le maréchal Foch, imposaient l'armistice à l'Allemagne vaincue. Cette magnifique victoire était le résultat de quatre années de lourds sacrifices, mais c'était aussi, dans le domaine stratégique, la conséquence *de l'unité de commandement,* enfin réalisée quelques mois auparavant.

Il faut remonter au mois de novembre 1917 pour trouver une première ébauche de commandement unique. L'armée italienne venait de subir un véritable désastre, la Russie en pleine révolution s'orientait rapidement vers une paix séparée. L'Allemagne allait être en mesure de tenter un suprême effort avant l'entrée en ligne effective des divisions américaines. Fallait-il adopter une attitude défensive, comme le voulait le général Pétain, commandant en chef des armées françaises, ou attaquer, comme le préconisait le maréchal Haig, chef des armées britanniques ?

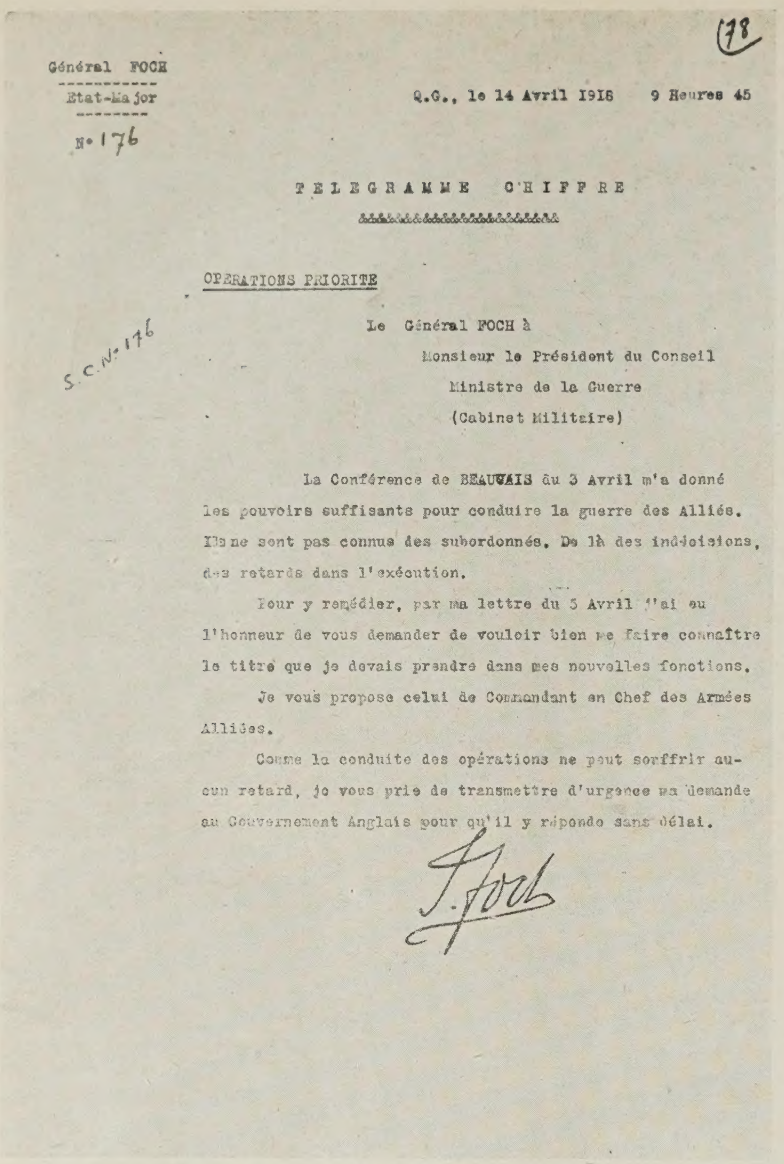
Les 5, 6 et 7 novembre 1917, à Rapallo, près de Gênes, MM. Lloyd George, Painlevé et Orlando, assistés de conseillers militaires, décidaient la création d'un « conseil de guerre interallié » comprenant le président du Conseil et un membre du gouvernement de chacune des grandes puissances dont les armées combattaient sur *le front occidental.* Des représentants militaires adjoints, permanents, étaient immédiatement désignés : le général Foch pour la France, le général Wilson pour l'Angleterre et le général Cadorna pour l'Italie. A l'avenir, les plans de guerre de chaque nation devaient être *soumis* au conseil, qui « suggérerait » les changements nécessaires. Ce n'était pas encore l'unité réelle de commandement !

Malgré les avis du Conseil interallié, on constatait d'ailleurs bientôt que le maréchal Haig et le général Pétain restaient obstinément attachés à leurs conceptions opposées...

Le 12 novembre, M. Lloyd George démontrait, dans un discours sensationnel à Paris, que les résultats médiocres obtenus jusqu'alors par les Alliés étaient dus au défaut d'unité de commandement. Le 20 novembre, M. Clemenceau remplaçait P. Painlevé comme président du Conseil ; il était lui aussi persuadé de la nécessité d'un véritable commandement unique.

La solution de ce problème devenait urgente. Le 7 décembre, la Russie acceptait une suspension d'armes ; le 9, la Roumanie était contrainte à l'armistice; dès le début de janvier 1918, les estimations des commandements français et anglais concluaient à la probabilité pour mars d'une attaque sur le front occidental de 65 divisions allemandes libérées des fronts orientaux, masse de manœuvre ennemie susceptible d'être portée en mai à 110 divisions, contre lesquelles nous ne pourrions disposer que de 55 divisions réservées anglaises, françaises et belges !

A la veille du plus grand effort des Allemands depuis le début de la guerre, le plan mis sur pied par le Conseil de guerre interallié au milieu de janvier 1918 n'était qu'un compromis sans valeur entre les thèses du



(78

Général FOCH
Etat-Major
N° 176

Q.G., le 14 Avril 1918 9 Heures 45

TELEGRAMME CHIFFRE

OPERATIONS PRIORITE

S.C. N° 176

Le Général FOCH à
Monsieur le Président du Conseil
Ministre de la Guerre
(Cabinet Militaire)

La Conférence de BEAUVAIS du 3 Avril m'a donné les pouvoirs suffisants pour conduire la guerre des Alliés. Ils ne sont pas connus des subordonnés. De là des indécisions, des retards dans l'exécution.

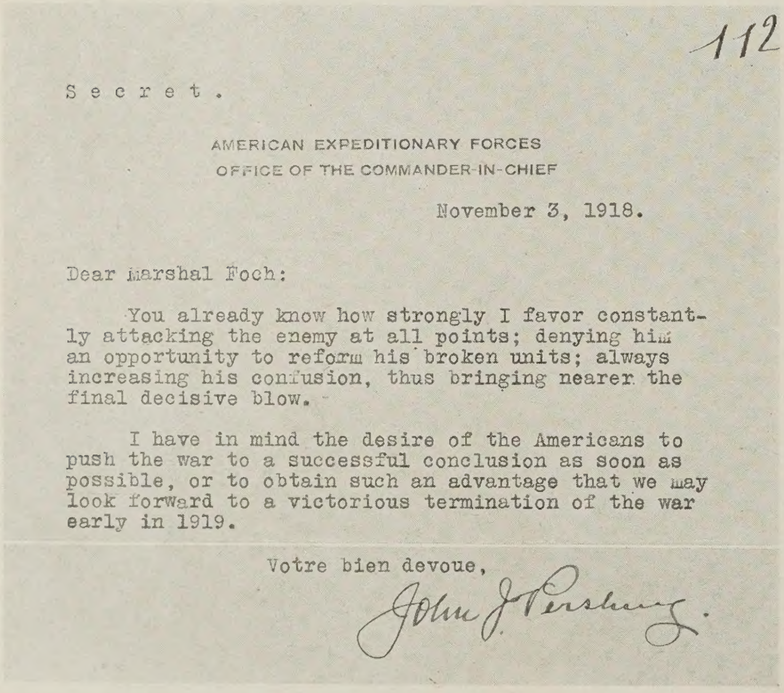
Pour y remédier, par ma lettre du 5 Avril j'ai eu l'honneur de vous demander de vouloir bien me faire connaître le titre que je devais prendre dans mes nouvelles fonctions.

Je vous propose celui de Commandant en Chef des Armées Alliées.

Comme la conduite des opérations ne peut souffrir aucun retard, je vous prie de transmettre d'urgence ma demande au Gouvernement Anglais pour qu'il y réponde sans délai.

F. Foch

LE GÉNÉRAL FOCH DEMANDE AU PRÉSIDENT DU CONSEIL, CLEMENCEAU, DE LUI DONNER LE TITRE DE COMMANDANT EN CHEF DES ARMÉES ALLIÉES.



112

Secret.

AMERICAN EXPEDITIONARY FORCES
OFFICE OF THE COMMANDER-IN-CHIEF

November 3, 1918.

Dear Marshal Foch:

You already know how strongly I favor constantly attacking the enemy at all points; denying him an opportunity to reform his broken units; always increasing his confusion, thus bringing nearer the final decisive blow.

I have in mind the desire of the Americans to push the war to a successful conclusion as soon as possible, or to obtain such an advantage that we may look forward to a victorious termination of the war early in 1919.

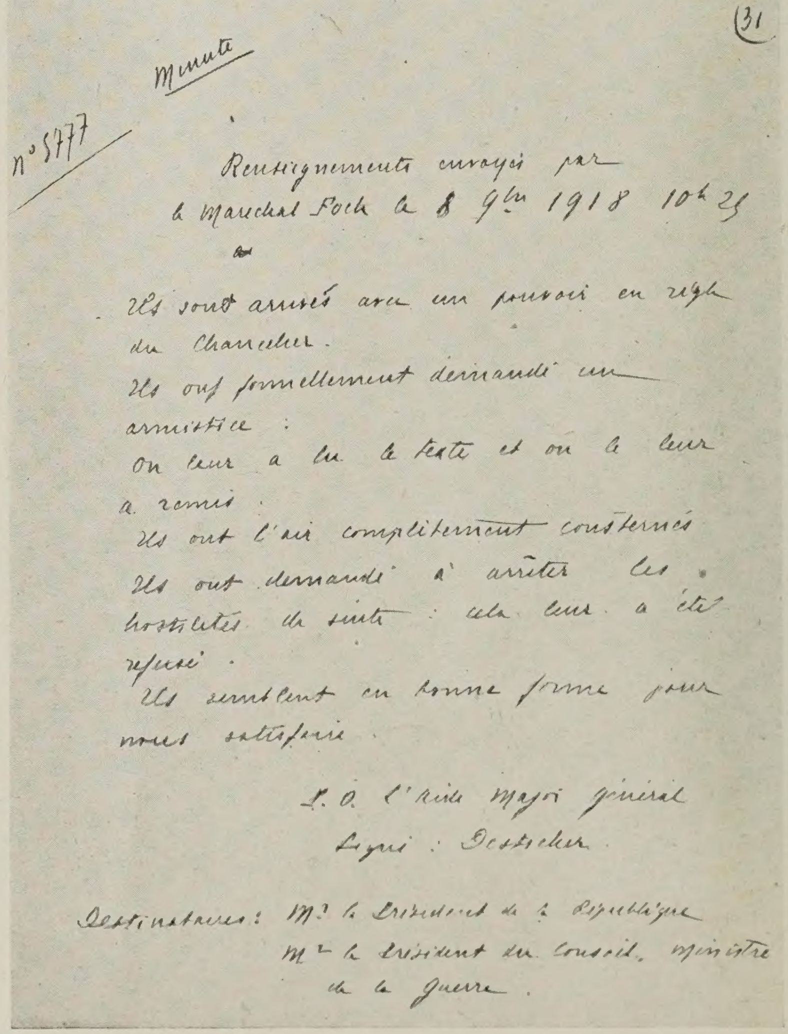
Votre bien devoue,

John J Pershing.

CI-DESSUS, DÉBUT D'UNE NOTE DU 3 NOVEMBRE 1918, DANS LAQUELLE LE GÉNÉRAL PERSHING DÉCLARAIT PARTAGER LE DÉSIR DES AMÉRICAINS DE POUSSER LA GUERRE JUSQU'A SON ISSUE VICTORIEUSE AUSSI RAPIDEMENT QUE POSSIBLE.

DANS LA SUITE LE GÉNÉRAL PERSHING PROPOSAIT UN PLAN D'ATTAQUE IMMÉDIAT DE SES ARMÉES POUR PORTER LA GUERRE EN TERRITOIRE ALLEMAND ET METTRE LA MAIN SUR SES RÉGIONS MINIÈRES D'IMPORTANCE VITALE.

CI-CONTRE, MESSAGE DICTÉ PAR LE MARÉCHAL FOCH LE 8 NOVEMBRE, A 10 H. 25, APRÈS L'ARRIVÉE DES PLÉNIPOTENTIAIRES ALLEMANDS. REPRODUIT EN DEUX EXEMPLAIRES, IL FUT PORTÉ PAR « ESTAFETTE EN MOTO » A POINCARÉ ET A CLEMENCEAU QUELQUES MINUTES APRÈS (10 H. 45).



(31

Minute

n° 5777

Renseignements envoyés par
le Maréchal Foch le 8 9bre 1918 10h 25

Ils sont arrivés avec un pouvoir en règle du Chancelier.
Ils ont formellement demandé un armistice :
On leur a lu le texte et on le leur a remis.
Ils ont l'air complètement consternés
Ils ont demandé à arrêter les hostilités de suite : cela leur a été refusé.
Ils semblent en bonne forme pour nous satisfaire.

P. O. L'aide Major général
Signé : Desticker.

Destinataires : Mr le Président de la République
Mr le Président du Conseil, Ministre de la Guerre.

général Foch et des deux commandants en chef, Pétain et Haig, toujours aussi opposés.

Le 1er février 1918, un nouveau pas dans la voie du commandement unique était fait : une « réserve générale interalliée » serait constituée, dont l'emploi relèverait d'un « Comité exécutif ». Fait capital, le général Foch était désigné comme président de ce Comité à la suite d'une proposition de M. Lloyd George qui affirmait la nécessité de désigner une autorité « pour diriger la discussion et préparer les décisions » et qui déclarait : « Il n'y a aucun nom inscrit dans l'acte de constitution du Comité, mais les membres des différents gouvernements l'ont désigné d'un avis unanime, c'est celui du général Foch. Nul doute que les généraux américains ne s'y rallient. Ce nom inspire à tous les Alliés une entière confiance à cause de la science militaire et de l'expérience du général Foch et peut-être plus encore parce qu'il est un soldat dont la loyauté envers l'Alliance s'est affirmée au cours de cette guerre. »

Pratiquement, cette conception d'un « Comité exécutif » allait, hélas ! demeurer à l'état de projet. Le maréchal Haig et le général Pétain se contentaient de régler par accords l'appui mutuel de leurs armées.

Cependant, les événements se précipitaient. Le 10 février, à Brest-Litovsk, la délégation russe avait déclaré qu'elle considérait la guerre comme terminée, mais avait refusé de signer la paix. Les armées allemandes étaient rentrées en campagne, avaient bousculé les débris de l'armée russe, et le gouvernement bolchevik avait signé la paix le 3 mars...

21 mars 1918. — Le drame éclatait. Libérée du front oriental, l'Allemagne tentait un effort considérable pour enfoncer le front occidental dans le secteur britannique entre Croisilles et La Fère. Les succès de l'ennemi étaient rapides. Du 24 au 26 mars, des unités françaises étaient engagées au nord de l'Oise au fur et à mesure des débarquements, mais elles ne pouvaient que ralentir les divisions allemandes. Une brèche était sur le point de s'ouvrir...

C'est alors que, devant l'extrême gravité de la situation, les chefs de gouvernement anglais et français, réunis à Doullens le 26 mars, confiaient au général Foch, en pleine bataille, la mission de « coordonner » les actions des armées alliées.

Faut-il rappeler les étapes victorieusement franchies de mars à novembre 1917, sous l'impulsion de ce chef prestigieux ? Dès fin mars, l'ennemi était bloqué en Picardie, il l'était de nouveau en avril, de part et d'autre de la Somme, puis en mai c'était le colmatage de la profonde trouée de notre front au Chemin-des-Dames qui avait amené les Allemands jusqu'à menacer directement Paris. C'était enfin la résistance acharnée de juillet, en Champagne, tandis que se déclenchait le 18, en Tardenois, la contre-offensive qui rendait l'initiative des opérations aux Alliés. A partir de ce 18 juillet, grâce à l'afflux des divisions américaines venues se ranger avec leur commandant en chef, le général Pershing, sous les ordres du général Foch, l'offensive se développait de proche en proche et de plus en plus profondément dans le dispositif ennemi.

Au début de novembre, l'ennemi, accroché sur tout le front, menacé sur ses communications vitales, hors d'état d'effectuer sa retraite vers le Rhin, demandait l'armistice.

Pour mener à bien ce prodigieux effort, le général Foch avait dû faire préciser initialement ses attributions exactes. Le 3 avril, à Beauvais, ses pouvoirs avaient été étendus à la « direction stratégique des opérations », le 14 avril, à la suite du télégramme chiffré qu'il avait adressé, à 9 h. 45, à Clemenceau, alors président du Conseil, il avait pris le titre de « général en chef des armées alliées en France » ; en mai, son commandement effectif avait été élargi à tout le front occidental « de la mer du Nord à l'Adriatique ». Consécration de ses pouvoirs, en août, au moment où les armées allemandes étaient contraintes partout au repli, Foch avait été fait maréchal de France.

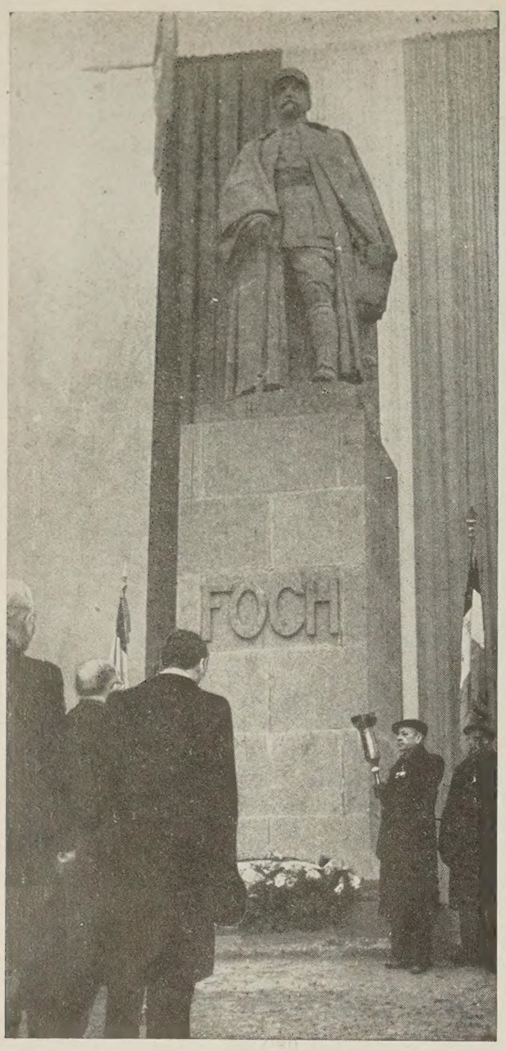
A Beauvais, le 3 avril, le général Pershing avait déclaré avec force : « Le succès dépend pour les Alliés de l'établissement de l'unité de commandement. » Sept mois après, *sous les ordres de Foch*, c'était la Victoire.

Commandant Pierre Lyet.

1918 : les Parisiens en liesse, toutes classes et tous ages mêlés, exaltent leur joie.

1918 11 NOVEMBRE 1948

1948 : sur l'avenue triomphale, des manifestations politiques troublent ce jour du souvenir.



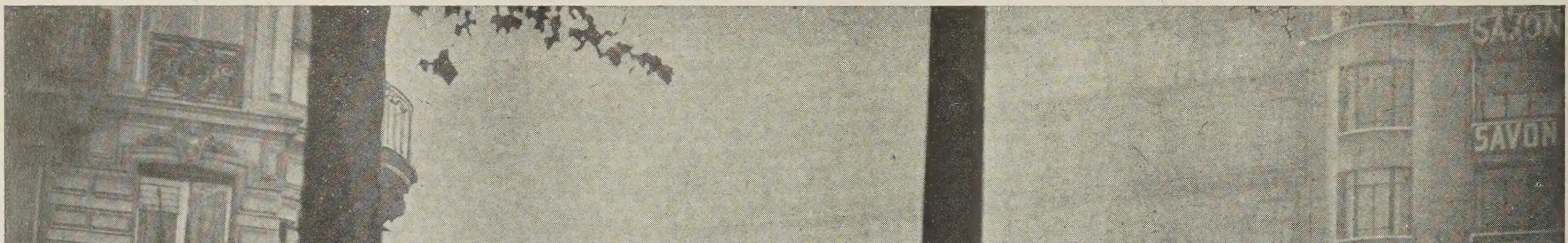
A Rethondes, M. Vincent Auriol et les ministres devant le monument de Foch.

Des manifestants attaquent un car de police amenant des renforts au service d'ordre.

TRENTE ANS APRÈS...

A travers tout le pays, le peuple de France a rendu le 11 novembre un hommage ému à ses morts des deux guerres. Par contre, cette journée du souvenir a été marquée dans la capitale par un spectacle indécent : deux mille à trois mille manifestants, de tout jeunes gens en grosse majorité, sont entrés en collision avec le service d'ordre, dressant même une barricade en travers de l'avenue des Champs-Elysées.

Deux élus communistes, MM. Pierre Villon et L'Huillier, ayant été arrêtés au cours de ces échauffourées, l'Union des syndicats cégétistes a décrété une grève générale de vingt-quatre heures dans la région parisienne le samedi suivant. Ce mouvement nettement politique n'a d'ailleurs été suivi que très partiellement. Mais de graves incidents ont surgi en banlieue entre des grévistes excités et les gardiens de l'ordre venus à l'aide de travailleurs molestés pour n'avoir pas observé la consigne des communistes de la C. G. T.



Les chaises du Fouquet's utilisées comme projectiles contre les policiers qui devaient barrer les Champs-Elysées aux manifestants.

PREMIER VOL D'AVION A STATORÉACTEUR

par CAMILLE ROUGERON

Les essais en vol d'un Lockheed F-80 *Shooting Star*, transformé par l'addition de deux statoréacteurs en bout d'aile, marquent une nouvelle étape dans la diversification des moteurs d'avions suivant la vitesse, le statoréacteur se classant, de ce point de vue, entre le turboréacteur et la fusée.

Le statoréacteur présente la caractéristique vraiment exceptionnelle d'avoir été inventé ou réinventé trois fois, dont deux en France.

La première de ces inventions date de 1913. Elle est due à l'ingénieur Lorin, qui eut le premier l'idée d'un propulseur sans aucun organe rotatif ou alternatif prenant l'air à l'avant de l'avion, le comprimant dans une tuyère sous l'effet de la vitesse, le réchauffant et le rejetant vers l'arrière à une vitesse accrue, d'où résultait la poussée recherchée. Malheureusement pour Lorin, à l'époque où il présentait sa suggestion la vitesse des avions était insuffisante pour que le type de moteur préconisé eût un rendement acceptable. L'oubli se fit bientôt autour de lui, mais l'antériorité de l'ingénieur français est indiscutable ; les techniciens allemands, auxquels on doit d'importantes réalisations dans ce domaine au cours de la guerre, leur donnaient le nom de « tuyère Lorin ».

L'ingénieur général Crocco, du génie aéronautique italien, redécouvrit l'idée de Lorin, qu'il étudia théoriquement dans un traité d'aérodynamique publié au lendemain de la guerre de 1914-1918. Mais, tout comme en 1913, les vitesses des avions ne se prêtaient pas encore à des réalisations.

Le statoréacteur fut réinventé pour la troisième fois en 1933, sous le nom de « thermo-propulseur », par l'ingénieur français René Leduc, qui ignorait les antériorités précédentes et qui a le mérite des premières réalisations. Il obtint le concours des services officiels pour la mise au point. Dès juin 1936 il parvint à stabiliser la combustion. En 1938, il en étudiait l'application à un avion dont il essayait la maquette au laboratoire Eiffel. Interrompue par la guerre, la construction reprit à la fin de 1945. L'expérimentation en vol de l'appareil, monté sur le fuselage d'un « Languedoc 161 », commença en novembre 1946 et se poursuit encore actuellement.

Les études et réalisations allemandes du statoréacteur ont été conduites pendant la guerre par Sänger, aux usines Dornier de Friedrichshafen. Utilisant successivement un camion, un bimoteur Do-17 Z puis Do-217, les essais en vol aboutirent, dès 1944, à la mise au point d'un statoréacteur de 1 m. 50 de diamètre, 14 m. 80 de longueur, qui aurait donné une puissance voisine de 20.000 CV à 1.100 km.-h. D'après les projets saisis par les Alliés après leur arrivée en Allemagne, il semble bien qu'en mai 1945 les techniciens allemands étaient à la veille de monter sur leurs chasseurs à réaction une propulsion additionnelle par statoréacteurs, pour améliorer les performances en montée ou en altitude.

C'est le projet qui a été repris par l'aviation américaine en ajoutant au turboréacteur d'un chasseur *Shooting Star* deux statoréacteurs en bout d'aile, et il semble bien que le vol récent de cet appareil soit le premier ayant demandé uniquement sa propulsion au nouveau type de moteur. Réserve doit être faite du décollage, car le statoréacteur, par son principe même, ne peut donner de poussée au point fixe et exige une mise en vitesse préalable de l'appareil.

Quel est le principe de la propulsion par statoréacteur ?

C'est essentiellement le même que celui du turboréacteur, soit l'éjection vers l'arrière, à vitesse accrue, d'une masse d'air prélevée à l'avant. Mais l'exécution en est simplifiée en demandant la compression préalable avant chauffage à la seule vitesse de l'avion, donc en supprimant le compresseur et la turbine qui l'entraîne.

Dans son tuyautage de section variable, l'énergie de l'air qui circule à vitesse modérée change continuellement de forme. Lorsque la section est la plus grande, le débit devant rester constant, la vitesse se ralentit ; l'énergie cinétique de la masse d'air en mouvement diminue et son énergie potentielle, sous forme de pression, augmente. L'inverse se produit dans une section rétrécie. Le phénomène se complique des effets thermiques lorsque la vitesse du son est atteinte. Mais jusque-là le moyen simple et de rendement relativement élevé pour transformer la vitesse de l'air en pression consiste à le faire passer dans une tuyère divergente. C'est l'organe exclusif de compression du statoréacteur.

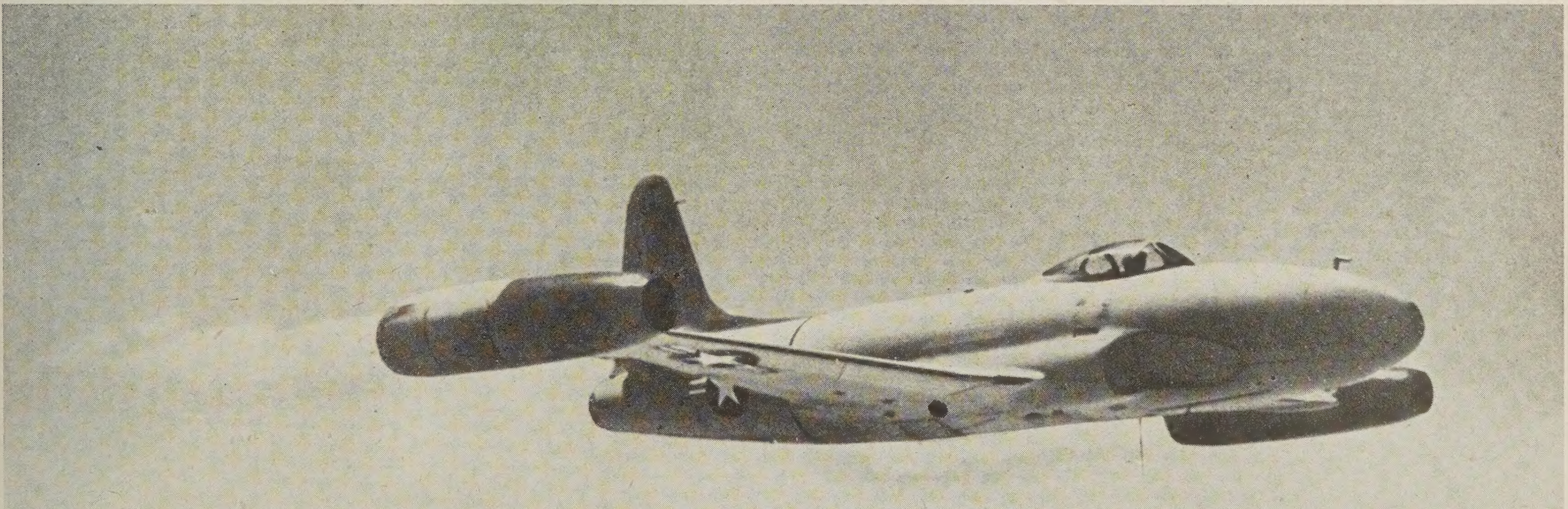
L'air comprimé est réchauffé dans une chambre de combustion qui fait suite à la tuyère divergente d'entrée. Il est ensuite détendu, comme dans le cas d'un turboréacteur, dans une tuyère convergente, où il transforme sa pression en vitesse par un mécanisme inverse du précédent.

Réduit à un tuyautage à section variable, avec injection de pétrole, d'une telle simplicité, le statoréacteur est le plus léger des moyens de propulsion montés jusqu'ici sur avion.

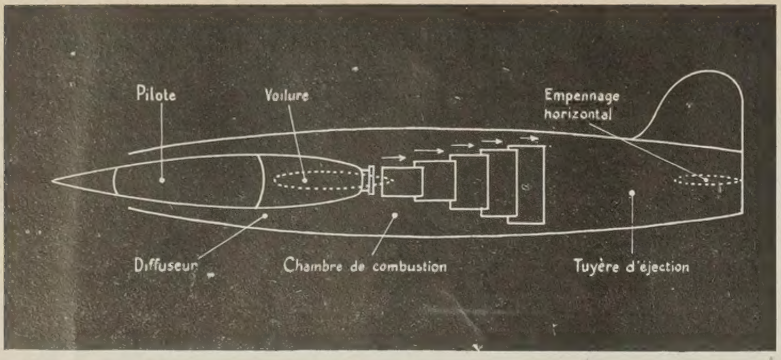
Le poids au cheval du moteur à explosion et de son hélice descend rarement au-dessous de 500 grammes par cheval ; celui du turboréacteur ne dépasse guère 100 grammes par cheval ; celui du statoréacteur doit s'établir entre 50 grammes et 20 grammes par cheval, ce dernier chiffre se rapportant à des appareils de 20.000 CV à 50.000 CV, tels que Dornier avait commencé à les réaliser.

La contre-partie de cette simplicité et de cette légèreté est leur consommation élevée, surtout aux faibles vitesses, qui doivent s'entendre des 900 à 1.100 km.-h. aisément données par les turboréacteurs modernes. Elle tient au principe même du nouveau type de moteur. Quel que soit le mode d'utilisation de la chaleur dans un cycle thermique, qu'elle soit transformée en puissance mécanique sur l'arbre d'un moteur alternatif ou d'une turbine, ou en énergie cinétique dans l'air sortant d'un propulseur à réaction, le rendement de cette transformation ne peut être bon que si l'air auquel est incorporée cette chaleur se trouve à une pression élevée. C'est la raison du bon rendement des moteurs à explosion à taux de compression élevé, comme du rendement meilleur du diesel, où l'injection de combustible est faite dans un air comprimé à un taux plus élevé encore. Le taux de compression, qui ne dépassait pas 3 sur les premiers turboréacteurs allemands Junkers et BMW, a été pour la même raison porté à 4 et 5 sur les dernières réalisations britanniques et américaines, à consommation améliorée.

L'infériorité de rendement du turboréacteur tient à la très faible pression que peut donner la transformation de la vitesse si l'on renonce au compresseur et à la turbine qui l'entraîne. A la vitesse du son, 1.225 km.-h. au sol, le taux de compression n'atteindrait pas 1,75, même si le rendement de la tuyère



UN LOCKHEED F-80, QUI A DÉCOLLÉ AVEC SON TURBORÉACTEUR, VOLE POUR LA PREMIÈRE FOIS AVEC LES DEUX STATORÉACTEURS MONTÉS EN BOUT D'AILE.



COUPE LONGITUDINALE DU LEDUC-0-10

L'avion Leduc, dont la construction était commencée en 1939 et qui n'a pu être achevé qu'en 1946, utilise un dispositif spécial de tuyère cylindrique multiple pour améliorer la combustion dans la chambre.

divergente était égal à l'unité. Aux vitesses de l'ordre de 1.000 km.-h. données par les turboréacteurs, la consommation du statoréacteur est au moins quatre fois plus élevée que la leur. Comme la surpression que l'on peut attendre de la transformation de la vitesse de l'air en énergie potentielle varie comme le carré de cette vitesse, le statoréacteur n'a donc aucun intérêt aux vitesses actuelles des avions militaires, et encore moins à celles des avions commerciaux. Ce n'est guère qu'au voisinage de la vitesse du son, ou au delà, qu'il pourrait s'imposer.

Le statoréacteur ajoute à cette infériorité de principe de grosses difficultés pour obtenir une combustion complète dans la chambre où le mélange ne séjourne que de un centième à un dixième de seconde. Elles ont déjà été rencontrées et résolues sur les turboréacteurs. Mais les vitesses d'écoulement plus fortes, les pressions de combustion plus faibles et la simplification à l'extrême de la chambre compliquent le problème. La qualité de la combustion dépend surtout de l'homogénéité du mélange de pétrole et d'air, que l'on favorise par la multiplication du nombre des brûleurs. On notera la solution plus complexe de l'avion Leduc ; elle se rapproche de celle qui est retenue sur les turboréacteurs, où l'on enflamme un mélange riche de combustible et d'air dit « primaire » que l'on dilue ensuite dans un air « secondaire ». Dans les vols d'essais allemands la teneur en imbrûlés est rarement tombée au-dessous de 25 % ; de gros progrès restent donc encore à faire.

Enfin, aux vitesses supersoniques, où le statoréacteur retrouverait l'avantage, de nouveaux problèmes difficiles se posent : ondes de choc, rendement plus faible de la compression dans une tuyère divergente...

Quelles pourront être les applications du statoréacteur ?

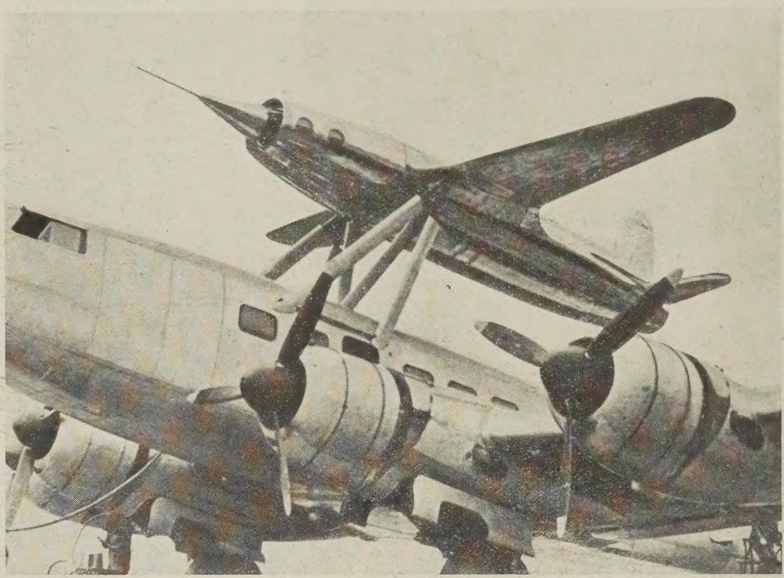
Sänger avait établi dès 1944 un projet de chasseur ainsi équipé. Le statoréacteur se présentait sous la forme d'une chambre cylindrique de 2 m. 50 de diamètre, avec une prise d'air de 1 mètre de diamètre. La poussée était de 16.400 kilos ; la puissance maximum au sol, de 67.000 CV. La vitesse devait atteindre 1.100 km.-h. au voisinage du sol et 950 km.-h. à 18.000 mètres. La vitesse ascensionnelle aurait été de 6.000 mètres à la minute ; la durée de vol permise, d'une demi-heure à faible altitude et d'une heure à grande altitude.

L'infériorité de ce propulseur résidant dans son énorme consommation à faible vitesse, la solution américaine du *Shooting Star*, avec son turboréacteur pour la marche normale et le vol en croisière, complété par deux statoréacteurs pour la montée à grande vitesse ou le combat, présente un intérêt particulier. Elle convient également bien au décollage, où le statoréacteur, qui donne alors une poussée nulle, doit être complété par un autre propulseur. Elle avait été retenue dès 1944 par l'aviatoin allemande, qui avait également demandé à Sänger un projet d'adaptation de deux « tuyères » Lorin sur le chasseur à réaction Messerschmitt Me-262 en vue d'en améliorer les performances. Deux propulseurs de 1 mètre carré de section chacun devaient être accouplés avec le turboréacteur Jumo-004. Le décollage n'était guère raccourci : il se faisait sur 1.100 mètres environ, au lieu de 1.300 mètres. Mais le gain en vitesse ascensionnelle, comme en plafond — qui passait de 11.000 mètres à 15.000 mètres — était beaucoup plus élevé. La vitesse maximum aurait été augmentée de 200 km.-h. La mission prévue était l'interception des bombardiers alliés entre 8.000 mètres et 12.000 mètres, le supplément de vitesse horizontale et ascensionnelle permettant une intervention rapide et compensant largement la réduction du rayon d'action.

Les engins non pilotés bénéficieraient également de la propulsion par statoréacteur, et la marine américaine, notamment, a expérimenté plusieurs bombes volantes de ce type, avec départ assisté par fusée.

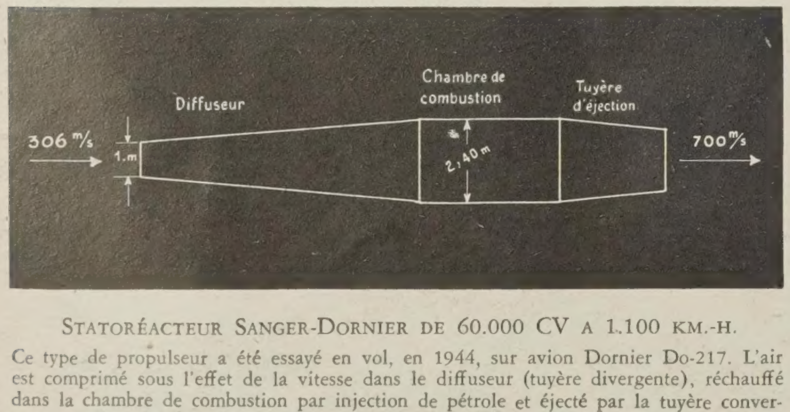
Enfin, on doit signaler une autre réalisation intéressante dans ce même domaine de propulsion qui est le « ramjet helicopter » MacDonnell. L'entraînement du rotor est obtenu par de petits statoréacteurs de 4,5 kilos chacun, placés aux extrémités des pales. L'emplacement des propulseurs supprime les transmissions et engrenages pour l'entraînement du rotor que demande le moteur logé dans le fuselage de l'hélicoptère, et qui alourdissent beaucoup l'appareil. Aussi l'hélicoptère MacDonnell pouvait-il enlever 140 kilos pour un même poids à vide. D'autre part, les jets d'échappement appliquant au seul rotor, et non pas à l'ensemble de l'appareil, le couple moteur qui tend à faire tourner le fuselage en sens inverse de la voilure, il n'est pas besoin des dispositifs de compensation employés. La seule difficulté réside dans la consommation élevée, qui atteignait 1 kilo par cheval-heure, contre les 0,2 à 0,25 kilo d'un moteur à explosion de même puissance.

Mais ces consommations élevées ne suffisent point à faire condamner un dispositif de propulsion s'il est simple, léger, bon marché et s'il surclasse en vitesse ceux qui sont destinés à l'intercepter. La fusée, qui doit emporter à la fois combustible et comburant, a une charge utile très inférieure encore à celle des engins à statoréacteur, ce qui n'empêche point d'y recourir. Les V-1 tirées sur Londres étaient descendues, vers la fin, dans la proportion de 94 %, parce qu'il leur manquait les 200 km.-h. qui leur auraient permis d'échapper à la chasse comme à la D. C. A. ; ne sera-t-il pas préférable demain de les charger d'un peu plus de pétrole et d'un peu moins d'explosif si elles évitent ainsi les avions à turboréacteur, comme les fusées radioguidées ? En est-on à 1.000 litres d'essence près sur un appareil d'interception, si telle est la condition pour qu'il rattrape le bombardier qui atteint aujourd'hui sa vitesse, mais qui ne dispose pas de la réserve de combustible nécessaire à des manœuvres répétées de dérobement de ce genre ? Et si un jour l'hélicoptère se perfectionne assez pour que le fantassin puisse en accrocher un sur son dos en évitant les 200 derniers mètres à faire, à plat ventre, au milieu des mines et des fils de fer, il n'en sera pas à 1 litre d'essence près.



L'AVION LEDUC EFFECTUE SES PREMIERS ESSAIS MONTÉ SUR UN LANGUEDOC-161, D'OU IL SERA LARGUÉ AU COURS D'ESSAIS ULTÉRIEURS.

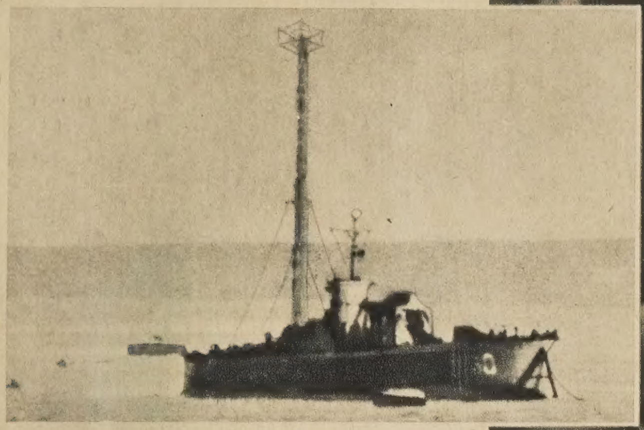
LE « RAMJET HELICOPTER » MACDONNELL UTILISE POUR SA PROPULSION DEUX PETITS STATORÉACTEURS QUI SONT MONTÉS EN BOUT DE PALES.

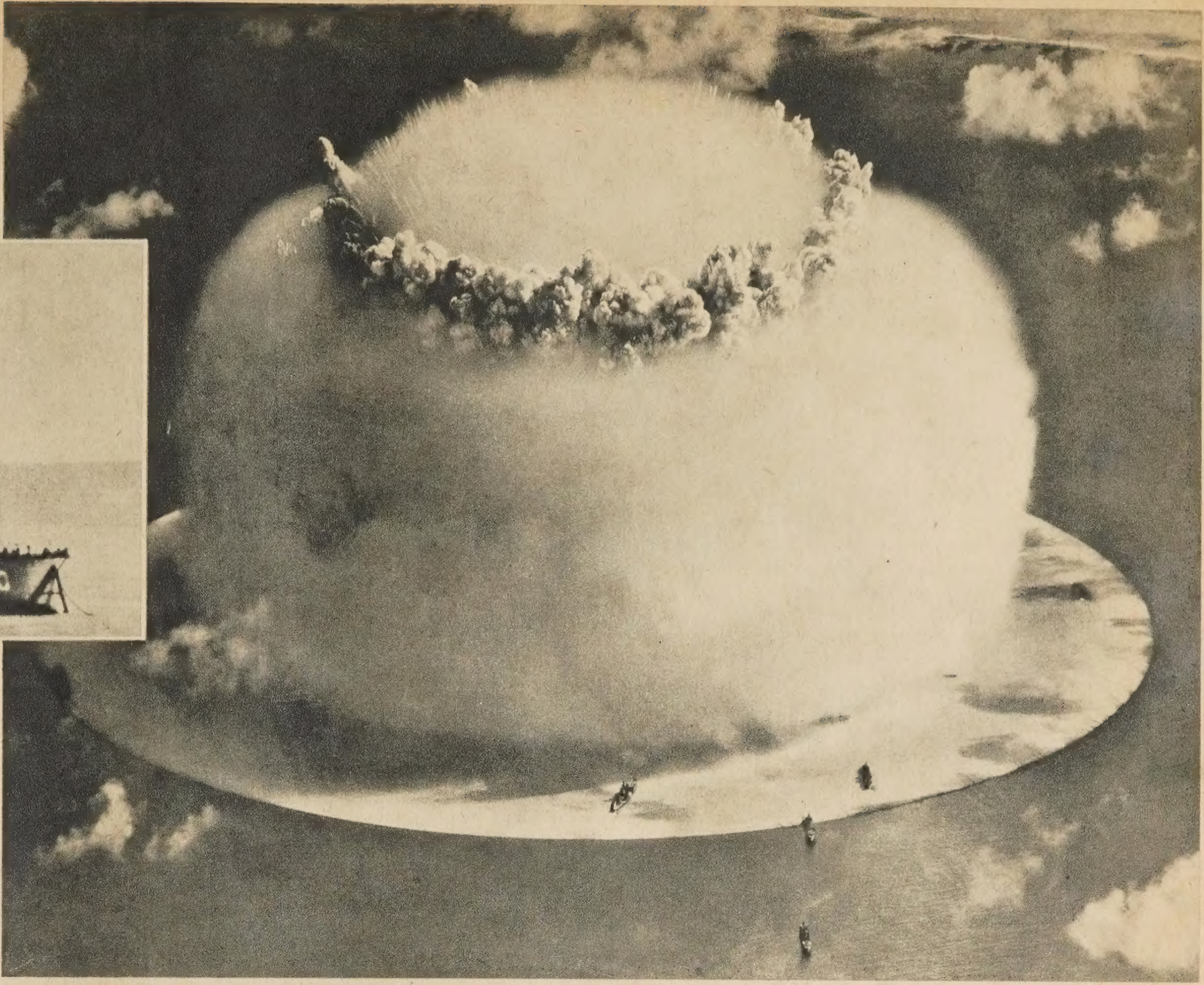


STATORÉACTEUR SANGER-DORNIER DE 60.000 CV A 1.100 KM.-H.

Ce type de propulseur a été essayé en vol, en 1944, sur avion Dornier Do-217. L'air est comprimé sous l'effet de la vitesse dans le diffuseur (tuyère divergente), réchauffé dans la chambre de combustion par injection de pétrole et éjecté par la tuyère convergente arrière. L'effort de propulsion est dû à la différence entre la vitesse de sortie (700 m.-s. environ) et celle d'entrée (306 m.-s. à 1.100 km.-h.)

IL Y A DEUX ANS
BIKINI





Le 1er juillet 1946 une bombe atomique analogue à celles qui, précipitant la fin de la guerre, anéantirent Hiroshima et Nagasaki était lancée d'une superforteresse pour exploser au-dessus de la lagune de Bikini. Le 25 juillet suivant explosait une seconde bombe, immergée sous le chaland ci-dessus ancré dans la lagune, son détonateur étant déclenché d'un patrouilleur à 20 milles du lieu de l'expérience. Des navires qui croisaient au large, les officiels aperçurent un gigantesque hémisphère de vapeur d'eau d'environ 2 kilomètres de diamètre. Celui-ci, en s'affaissant, se transforma en un geyser de 1.500 mètres de haut qui, traversant les nuages, s'évasa en un immense parasol d'eau couvrant la surface entière de l'atoll.

Les vues de cette seconde expérience prises à longue distance n'offraient qu'une idée approximative des aspects de l'explosion. *France-Illustration* a pu se procurer les photographies officielles prises d'un avion survolant Bikini et non divulguées jusqu'ici. Ces documents, d'une qualité exceptionnelle, permettront à nos lecteurs de revivre les phases d'une expérience qui anéantit en quelques minutes plusieurs navires de ligne sacrifiés à cette occasion par la marine américaine.